

Saab 9-5 Aero Sedan UK-spec 2005–09

NEVS-brevet fredag 8 februari

1. Volvo återkallar XC60 – fel på elbakluckan
2. Polestarchefen avslöjar planerna: "Jag borde inte berätta det här än..."
3. Volvos syskonmodell hyllas: En av de bästa bilarna från Kina hittills
4. Tesla Model Y kommer i produktion 2020
5. Tesla sänker priset på Model 3 ytterligare
6. Tesla söker patent på ny batteriteknik
7. Tesla köper Volvos samarbetspartner
8. Provkörd: Audi Q8 50 TDI – en effektiv körmaskin
9. Audi TT RS facelift officiell
10. Audi sparade över en miljard kronor på medarbetarnas förslag
11. Prov: Porsche Cayenne E-hybrid – miljökryddad
12. Pickman är en eldriven mini-pickup för 50 000 kronor
13. PowerCell får order på bränslecellssystem
14. Utredningen: Nej till smarta registreringsskyltar
15. Ferrari Modulo – den rör på sig!
16. Renault 4 - Specialarna
17. Grattis Alfa Romeo Berlina!
18. Fredagsfilmen
19. STCC AB i konkurs

ViBilägare

1. Volvo återkallar XC60 – fel på elbakluckan

Publicerad 2019-02-06 13:37

Text Maria Dahlin

Kyla kan göra att lyftarmen lossnar. 13.000 bilar i Sverige omfattas.



Volvo kommer att skicka ut ett brev till ägare av suven XC60, årsmodell 2018-2019, där de ombeds att kontakta sin verkstad. Orsaken är att en felaktig komponent på de bilar som har elmanövrerad baklucka.

– I kallt klimat kan lyftarmen till bakluckan lossna och orsaka oljud och sluta fungera. Under särskilda omständigheter finns även risk för personskada. Vi har dock inte nåtts av några rapporter om allvarliga personskador utan detta är en säkerhetsförebyggande åtgärd, säger Annika Bjerstaf, pressansvarig på Volvo Cars.

I Sverige omfattas 13.000 bilar. Totalt rör det sig om 167.000 bilar globalt.

Läs mer om: Volvo XC60

Volvo XC60 årets bil globalt
Volvos vinsttåg tuffar vidare. Senaste trofén är vinsten World Car of the Year. 8

Här är bilarna som är bäst i krocktest
Krocktestorganisationen Euro NCAP har korat 2017 års främsta bilar ur krocksäkerhetssynpunkt. 6



2. Polestarchefen avslöjar planerna: "Jag borde inte berätta det här än..."

Av Joakim Dyredand, Publicerad 2018-11-14 15:59, uppdaterad 2019-02-05, 13:22

Chefen för Volvos prestandamärke Polestar har flera viktiga modellnyheter på gång. Alla med eldrift – och snyggare design än konkurrenterna. "Vi vill inte skapa nästa Volkswagen Golf", säger han.



Polestars första prestandahybrid får en elräckvidd på 15 mil enligt den gamla NEDC-körcykeln, vilket i skrivande stund är laddhybridsrekord. Om det gäller när bilarna väl börjar levereras är en annan fråga.



Huvudkontoret ligger på Hisingen i Göteborg, på Volvos område.
Bilarna ska däremot byggas i en flång ny fabrik i Chengdu, Kina. Den är ännu inte färdigbyggd.

Fakirtåget har tagit oss från Stockholm till Göteborg. På stationen väntar en interntaxi från Volvo och sedan går färden mot Hisingen. Så långt är allt som vanligt vid ett besök här.

Men när vi anländer till Polestars huvudkontor känns allt genast väldigt, väldigt annorlunda. Den vita kuben, en byggnad på 3.800 kvadratmeter med plats för 200 anställda, andas en fräschör som jag aldrig tidigare upplevt här ute i Volvo-land. Arkitektfirman Bornstein & Lyckefors har ritat den futuristiska skapelsen, som egentligen är en extremrenovering av en betongbyggnad från 1980-talet.

Vi ska träffa Polestarchefen, Tysklandsfödde Thomas Ingenlath, som tidigare var designchef på Volvo Cars. Han lämnade över den rollen till engelsmannen Robin Page, tidigare interiördesignchef på Volvo Cars.

Men först möter vi (jag och fotograf Simon Hamelius) Brent Ellis, sydafrikanen som innehar PR-rollen. Det är också annorlunda. Det finns inte många svenskar i Polestarorganisationen, vilket ger en klart internationell känsla i Göteborg.

Vi pratar om deras fantastiska kontorsbyggnad – och en del om den Polestar 1 som står parkerad i foajén. Den har helt nyligen kommit tillbaka från uppvisningskörningen på Goodwood Festival of Speed.



I varje Polestar Space kommer det finnas en vägg där det bakom dolda luckor gömmer sig utvalda bilkomponenter, eller exponeras delar i belysta kabinett. Själva bilköpet görs på nätet.

Thomas Ingenlath har alltså gått från en kreativ roll som designer till en mer strategisk roll. Ganska snart förstår jag att han dock varit högst delaktig i huvudkontorets arkitektur. Och Polestars grafiska profil. En gång designer, alltid designer.

Vi fick till och med ett Polestardesignat program för denna dag, som egentligen bara skulle vara en enklare pratstund. Snart står det klart att ett tiotal personer är inblandade i vårt besök. Inget lämnas åt slumpen.

Jag provsitter prototypen. Tittar på detaljer, vilket jag egentligen inte bör. Detta är en bastard av karossdelar från Volvo S90 och temporära plastkomponenter. Karossbreddningarna är långt ifrån de slutgiltiga. Och huven på Polestar 1 ska inte skäras ovanför grillen, som på S90/V90. Det blir en äkta "snäckskalshuv" istället, precis som på konceptbilarna som föregick hela 90-serien.

En av dessa var Concept Coupé, Ingenlaths första Volvoskapelse. Hösten 2013 satt jag och pratade med honom bredvid den bilen, knappt 500 meter från var vi nu befinner oss. Och Polestar 1 är i mångt och mycket exakt samma bil. Cirkeln är sluten.



Batteriet kommer från LG Chem, som även levererar till Volvo. Men vem som är samarbetspartner för kolfiberkarossen vill Thomas Ingenlath inte avslöja.



Glastaket är inte dimbart och har ej heller något jalusi.
Men det är tonat och har bästa tänkbara UV-skydd mot värme.

Thomas Ingenlath ansluter. Vi intar konferensrummet, från vilket jag ömsom kan titta Thomas i ögonen, ömsom snegla honom över axeln och beundra Polestar 1.

"Jag har varit väldigt transparent med det, att detta är Concept Coupé. Många har efterfrågat den och det har varit en dröm att få förverkliga den. Men den behövde vara extrem i sina proportioner. Så när Håkan Samuelsson kom till mig och sade 'varför kallar vi den inte bara Polestar?', det var verkligen då tanken om ett eget bilmärke föddes", inleder Thomas Ingenlath.

• **Var det nära att det blev en Volvo C90?**

"Hmm, visst kunde vi ha tagit en S90 och kortat hjulbasen. Men då hade den blivit ful. Kupén skulle ha blivit högre och vi hade inte kunnat utföra breddningen med den stålkarossen. Vi hade fått en tvådörrars S90 och så ville vi inte förstöra grundkonceptet. Därför gick vi vidare med Polestaridén och ingenjörerna gick i spinn!"

"De tog fram en kolfiberkaross och byggde in de extra batterierna. Nu var bilen alltför extrem för Volvo, den förtjänade något eget. Men speglar bilen vad Polestar kommer att vara? Nej. Detta bilmärke kommer för det första att göra helt eldrivna bilar och för det andra att vara mer oberoende i sin design."

Polestar första modell är alltså en laddhybrid – men den speglar inte vart märket är på väg



Bra start. Thomas är lika lättpratad, rapp men samtidigt eftertänksam som när vi möttes 2013. Han är öppenhjärtig. Jag förstår att han verkligen ville förverkliga denna kaross, samtidigt som han inser att märkets första bil kanske borde har varit 100 procent elektrisk.

"Alla nya bilmärken har inte sin tioårsplan färdig när de föds. Titta på Tesla, deras första bil var en ombyggd Lotus!"

Jag kan inte släppa det faktum att Thomas gått från en kreativ befattning till en strategisk. En annan strategisk chef hade kanske droppat Polestar 1 och låtit debutbilen bli en ren elbil.

- **Känner du dig komfortabel i en strategisk roll?**

"Absolut, men visst är det annorlunda. Emellertid har jag fortfarande möten en dag i veckan med Robin Page och Max Missoni på Volvo Design."



2013 intervjuade vi Thomas Ingenlath om Volvo Concept Coupé, bilen som blivit Polestar 1.

• Kommer Polestar få en egen designchef?

"Det har vi egentligen redan. Max Missoni, som jobbar på Volvo Cars, har den rollen och kommer troligen att med tiden glida över till att helt och hållet ägna sig åt Polestar."

Samtalet går över till proportioner. Jag nämner Alfa Romeo Brera, tokvacker som konceptbil men katastrofal i produktion eftersom den fick baseras på 159-modellen. Thomas nämner Audi A5, en vacker coupé, men en massproducerad sådan. Polestar 1 är en mer extrem bil, som tack vare kolfiberkarossen har kunnat ges en supersänkt taklinje med tunna takstolpar. Det hade inte varit möjligt med stålkaross.



Rong Guan är designansvarig för Polestar Space. Här visar hon Thomas en förstärkt verklighet-upplevelse som ska finnas tillgänglig i hallarna.

En rolig detalj är att Concept Coupé hade något som kunde antas vara ladduttag, placerade på framflyglarna. Den detaljen är kvar på prototypen i hallen utanför konferensrummet. Men när Concept Coupé ritades pratade Volvo inte om Twin Engine-tekniken.

I produktionsutförande kommer 1, kort och gott, istället ha dubbla tanklock. Ett på vardera bakflygeln. Ett för el, ett för bensin. Att bryta karosslinjen är inte optimalt ur formhänseende, men eftersom batteripaketet är placerat i aktern blir kabeldragningen kortare och vikten hålls ner.

Batterierna på totalt 34 kWh (10,4 kWh i Volvos 90-modeller) adderar cirka 230 kilo och som av en tillfällighet är kolfiberkarossen 230 kilo lättare än motsvarande stålkaross. Kolfiber ökar dessutom vridstyvheten i karossen med 45 procent.

• Grillen på Polestar 1 har Volvokänsla, kommer det ändras på kommande modeller?

Lång tystnad. En suck. Lite besvärlig stämning.

"Mmm, samtalsämnet berördes i ett internmöte förra veckan. Men Polestaransiktet kommer bli mer eget. Våra bilar kommer fortfarande ha en grill men det finns en speciell plan för vad vi ska göra med den. Relationerna kommer inte att luckras upp helt, det kommer att finnas visuella beröringspunkter mellan varumärkena. Och varför inte? Vi har båda ett skandinaviskt designursprung."

Thomas förklarar dagens problematik, där flera tillverkare försöker använda liknande signaturbelysning. Jag börjar genast tänka på trenden med ljusramp i aktern. Audi, Porsche, Seat, Kia och Lexus. Dessa och fler därtill har en tunn röd ljusslinga mellan baklamporna på en eller flera modeller.



Världens första Polestar Space öppnar på Øvre Slottsgate i Oslo sommaren 2019.
Planen är att det ska finnas 60 Space världen över från mitten av 2020.

Thomas införde Tors hammare i Volvos strålkastare, dessa tänker han att även Polestar ska hålla fast vid, men med en egen tolkning.

Ta-da! En stötdämparenhet från Öhlins.
Lucköppningarna slår vilken julkalender som helst, choklad inräknad.

• Kommer Polestars logotyp glida ner från huven till grillen?

"Hmm. Jag borde inte berätta det här. Inte ännu... Men nej, det är en tydlig strategi att placera logotypen på huven. Vi skriver inte Polestar i aktern på våra bilar heller, det är en del av tankarna kring vår identitet. Notera också hur kromet nästan helt har försvunnit från Concept Coupé till Polestar 1. Nu jobbar vi med ton-i-ton vid glasytor samt svarta detaljer."

• Axelavståndet från S90/V90 har kortats med hela 32 centimeter. Har ni gjort kundkliniker som visar att baksätet är så lite efterfrågat?

"He he, ja. Det var lite förvirring kring detta när projektet inleddes. Ingenjörerna försökte skapa en fyrsitsig bil, men det gick inte. Därför är vi tydliga med att detta är ett utrymme där du ställer din weekendbag, eller, och därför är det bra att det finns, placerar dina barn till och från. Att fyra vuxna ska kunna åka i bilen har aldrig varit meningen."

"Att fyra vuxna ska kunna åka i bilen har aldrig varit meningen"



• Förresten, varför heter bilen bara 1? Det verkar vara en trend: Uniti One, Lynk & Co 1 och så vidare. Är det för att markera att elbilar är en ny era?

"Jag kan inte tala för alla andra men för oss är det för att varumärket Polestar är det viktiga. Vi vill inte skapa nästa Golf, vi vill göra Polestarbilar och de döps vartefter de hamnar i projektet. En dag kommer det ytterligare en prestandacoupé, men den kommer inte att heta 1 igen, kanske 14."

• Men kommer ni att göra 13, otursbilen?

"Ha ha! Bra fråga! Vi kanske gör en och säljer den dyrt!"

• Sälj den till prins Carl Philip, det är hans tävlingsnummer! Men låt oss prata lite om 2 och 3, bilarna alltså, istället.

"Visst, vi får se hur mycket du kan tvinga ur mig. Men Polestar 2 kommer att vara i samma segment, storlek och prisklass som Tesla Model 3. Den kommer att vara baserad på CMA-plattformen. Vi visar den i slutet under första kvartalet 2019."



*Jämfört med S90 är inte bara axelavståndet 32 centimeter kortare,
även på det bakre överhänget har 20 centimeter kapats. Total längd 4,5 meter.*



*På ateljébordet kan kunder bekanta sig med karrossfärger, dekorpaneler,
klädslar – och säkerhetsbälten i Polestars accentfärg Swedish Gold (arbetsnamn).*

• Och 3 är suv-modellen?
"Ja, men du kommer inte att kalla den en suv när du ser den. Siluetten är mycket mer aerodynamisk och lägre jämfört med vad du idag identifierar som en Volvosuv. Den kommer baseras på den kommande elektriska SPA 2-plattformen."
• Aha, ni anammar kupéformer likt BMWX4 och Mercedes CLS Coupé?
"Nej, vi gör den mycket snyggare ..."
Det är inte design allena som ska sälja bilarna. Polestar vill förändra hela köpprocessen av en bil. Faktum är att bilarna inte ska säljas i bilhallar, istället sätter man upp showroom i strategiskt viktiga städer. I dessa finns personal som är där för att svara på frågor och inte har provisionsbaserad lön. Besöket ska inte kännas som ett köptvång.
Dessutom behöver en Polestar inte köpas, en prenumeration går också bra. Inte helt olikt abonnemangskonceptet Care by Volvo. Och tänket med att inte ha säljhallar är inte heller unikt, koncernkollegan Lynk & Co jobbar med samma tillvägagångssätt.
Alla Polestarmodeller får modern teknik som "Phone-as-Key" (lås upp och starta med din mobil) och ett uppkopplat menysystem som baseras på Android. Men kolfiberkarossen, den blir exklusiv för 1, framför allt av kostnadsskäl, men även eftersom det är tidskrävande. Väldigt tidskrävande.



"Vi blev så nöjda med Osmium Matte att vi har överväger att erbjuda flera av exteriörkulörerna i matta versioner", avslöjar Thomas.



Thomas är mest belåten med bakflyglarna. Hur de tar för sig breddmässigt. Det är inte mycket former och veck här, men det finns ändå en spänning som visar den väl tilltagna bredden.

Polestar ligger nästan ett år efter sin ursprungsplan och fabriken i kinesiska Chengdu står ännu inte klar. Orderböckerna för Polestar 1 öppnades den 17 oktober 2017 och till dags dato har drygt 570 personer lagt handpenning.



Efter stängning ska reklamfilm visas på skyltfönstren. Hela teamet är stolta över detta men det känns ärligt talat inte speciellt revolutionerande. Glaset blir mjölkvitt med nuvarande teknik, och det är inte önskvärt. I vissa städer kommer man inte heller tillåtas ha detta ljusrika bildspel. Varför inte bara låta en tunn vit rullgardin glida ner och projicera på den istället för att ödsla pengar på ett sjukt dyrt skyltfönstermaterial?

"Det är något av ett positivt problem att så många vill ha en bil trots att de inte har provkört den. Men visst kommer 1 att bli ett samlarobjekt, vi bygger den bara med en årstakt om 500 bilar och i tre år."

Vi har nu lämnat huvudkontoret och tagit en kort biltur till en stor lagerbyggnad inne på Volvos område. Vid portarna står en S90-mula, förmodligen med hela drivlinan från 1 under skalet. Men det är inte den man vill visa mig. Inuti lokalen har man byggt upp nämnda showroom, Polestar Space, i fullskala. Med en Hollywoodfasad med skyltfönster och hela klabbet.

"Polestar Space är inget café, ingen plats för förfriskningar där bilarna är sekundära", säger Ingenlath stolt och arkitekten Rong Guan visar mig runt.



Nej, halvbur blir inte tillval. "Eller kanske bara för dig som är racingnörd", skämtar Thomas. Notera besiktningsdekalen från Gooodwood Festival of Speed.



De sportigaste beläggen från Akebono gick inte att använda eftersom bromsarna slits mindre på bilar med regenerering. Man fick ta fram en blandning som snabbt uppnår arbetstemperatur, men också klarar bilens avsevärda vikt. Braid-fälgar är bara en temporär lösning på prototypen. Synd.

Just själva arkitekturen är tillbakadragen, ren och avskalad som i en Applebutik. Bilarna i fokus. Och dess komponenter.

Rong Guan går fram till den stora väggen av stängda och tillika handtagslösa luckor. Hon trycker på en sektion och en Öhlinsfjädring tittar ut. Effektfullt. I en öppen nisch strax bredvid står el-motorn till bakaxeln.

"Gallerier och kyrkor har varit inspiration, men det minimalistiska är genomgående för att ge produktfokus", förklarar Rong Guan.

"Det svåra har varit att minimera linjer i inredningen eftersom det är bilarnas linjer som ska framhävas. Därför är inte interiörens form heller inspirerad av bilarnas design", förklarar Rong glatt. Hon har tidigare designat inredningar för hotellet Lydmar, restaurangen Strandvägen 1 och klädkedjan Monki. Space är det första bilrelaterade.

Thomas följer med mig till det så kallade ateljébordet, där kunder ska kunna bekanta sig med karossfärger, klädslar och dekorpaneler.



Interiören är bekant för Volvo-förare.
Men totalt är det 50 procent nya delar på Polestar 1, jämfört med S90/V90. Spännande va?

Polestar var ju faktiskt ett racingteam en gång i tiden. Men den privata avknoppningen, tävlingsverksamheten, opererar som bekant under namnet Cyan Racing numera. Färgen cyan är alltså inte längre synonym med Polestar. Deras färg ska istället vara "Swedish Gold" (arbetsnamn). Det fungerar utmärkt eftersom det har varit stötdämpartillverkaren Öhlins identitet länge.

Nu går färgen också att få på bromsoken, från Akebono, samt på säkerhetsbältena. Fler accenter i guld kan vara att vänta.

VR-glasögon finns det också i Polestar Space. Samt surfplattor som man håller upp mot utställningsbilen för att man med hjälp av AR (Augmented Reality, förstärkt verklighet) ska kunna lära sig om tekniken under skalet.



Karossen är breddad med 51 millimeter jämfört med S90/V90. Men tyvärr är inte kupén bredare, vilket ger en avsevärd tröskel – och smutsiga byxben vid urstigning. Detta känna faktiskt inte helt premium, ger en doft av hemmabygge.

Det ska gå att designa sin bil hos valfri Space. Men själva affären avslutas alltid online. När det är dags för service kan din Polestar hämtas i ditt hem eller på ditt jobb. En Polestarägare ska aldrig behöva besöka en återförsäljare eller verkstad. Bara ett Space om hen vill, där det finns bilar, men inget café.

"Eventuellt kan det gömma sig en kaffemaskin bakom någon lucka. Eventuellt", skrattar Thomas Ingenlath.



Joakim Dyredand



3. Volvos syskonmodell hyllas: En av de bästa bilarna från Kina hittills

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-04, 19:08

Den tredje modellen ut från Volvoägaren Geelys nya bilmärke Lynk & Co är en sedanmodell. Lynk har ännu inte bekräftat att modellen 03, som den heter, faktiskt ska säljas i Europa. Men det hindrar inte engelska Auto Express från att ha provkört. Och resultatet är riktigt positivt.



Lynk 03 får fyra av fem stjärnor och hyllas i sammanfattningen: "Det är en av de mest övertygande kinesiska bilarna vi kört hittills", skriver Auto Express, och nämner också att modellen definitivt kan konkurrera med de stora biltillverkarna när det gäller kvalitet, förfining och standardutrustning.

Och det är heller inte helt fel att den faktiskt är ganska kul att köra, tycker Auto Express.



[Volvo](#) **har bidragit med** en hel del teknik under skalet i Lynk 03. Modellen följer efter suvarna 01 och 02, men i Kina är det viktigt att även erbjuda en sedanmodell. Både Lynk 01 och 02 ska börja säljas Europa under slutet av 2020 men när det gäller sedanmodellen 03 är läget mer tveksamt. Europeiska köpare gillar ju snarare suvar, kombibilar och kompaktbilar med halvkombikaross.

I provkörningen av Lynk 03 får vi också veta att kvalitetskänslan i interiören är "exemplarisk", att kupén känns ljus och luftig och att Volvos trecylindriga 1,5-litersbensinmotor är mjuk och nästan vibrationsfri. Utrustningsnivån är hög och bilen har bland annat en inbyggd dashcam.

Takhöjden i baksätet kunde dock varit bättre och över huvud taget är utrymmena kanske inte så bra som bilens storlek hintar om. Dessutom har den sjuväxlade dubbelkopplingslådan en förmåga att få bilen att rycka en aning.

Slutbetyget blir alltså ändå gott i Auto Express provkörning.

"Även om européer generellt sett ogillar små sedanmodeller har den här förmågan att vara ett undantag."









[Första bilderna på nya Lynk & Co 03]



[Svenske designchefen om att skapa designspråket för Lynk & Co]



[Lynk & Co växer snabbast i världen – kommer till Sverige]

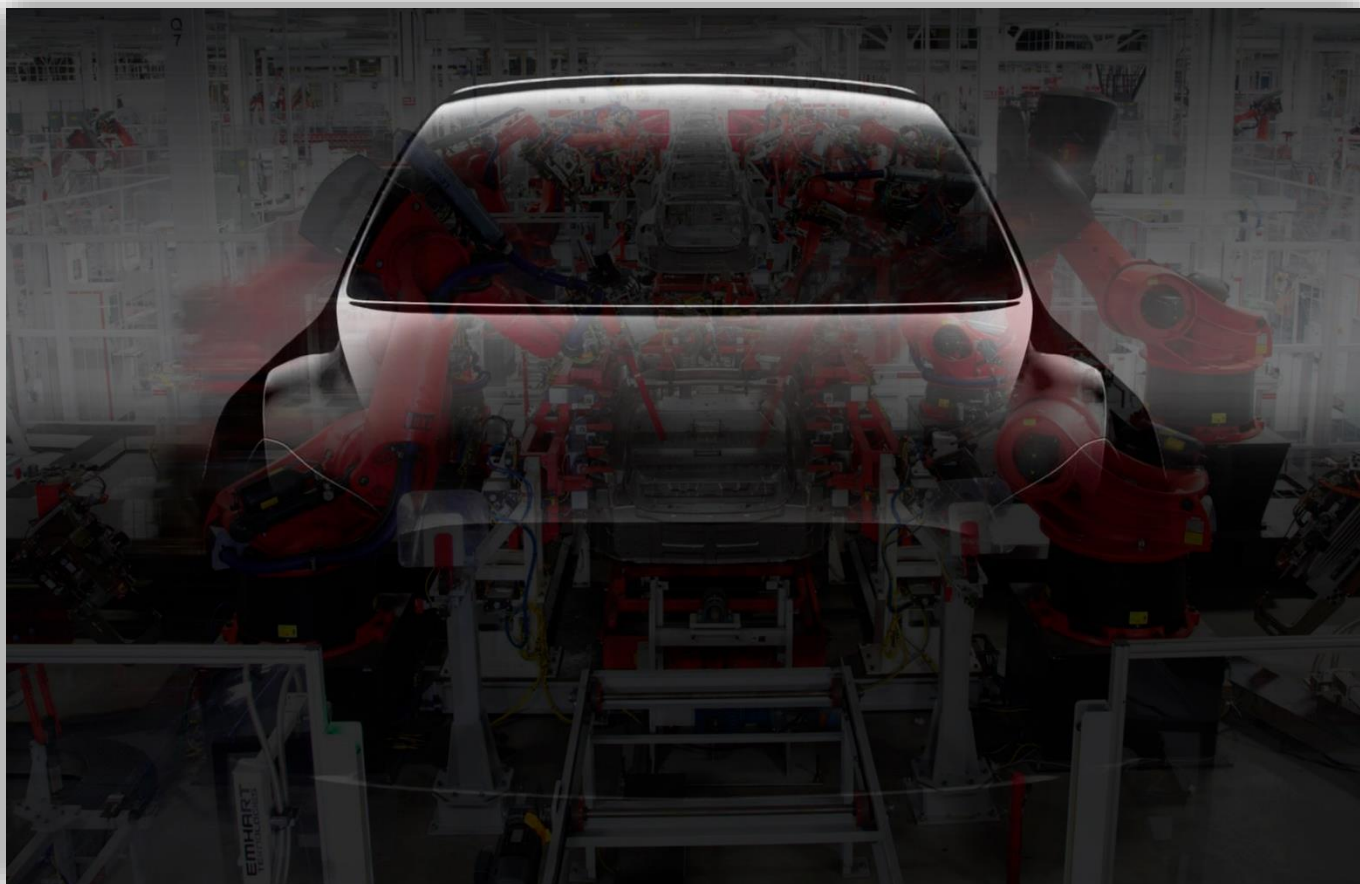
Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Tesla Model Y kommer i produktion 2020

Peter Klemensberger

4 februari 2019

Model Y blir Teslas fjärde bilmodell och kommer 2020. Tillverkningen ska ske i företagets batterifabrik i Nevada.



Pressverktygen för Tesla Model Y, märkets fjärde modell, ska nu vara beställda enligt företagets vd och grundare Elon Musk. Bilen kommer dock inte byggas i kaliforniska Fremont, med övriga modeller, och inte heller i någon ny fabrik som det tidigare har ryktats om. Tillverkningen kommer att ske i företagets fabrik i Nevada som i dag bygger elmotorer och batterier.

Model Y kommer att ha mycket gemensamt med Model 3 (läs och se vår provkörning av bilen här) trots att det handlar om en suv/crossover. De ska, som vi tidigare har skrivit om, bygga på samma plattform och till tre fjärdedelar bestå av samma komponenter.

Model Y beräknas sälja 50 till 100 procent mer än Model 3 och en produktion planeras komma igång under slutet av 2020.

Peter Klemensberger



5. Tesla sänker priset på Model 3 ytterligare

Nyhetsbyrån Direkt

Publicerad: 06 februari 2019, 09:44

Elbilstillverkaren Tesla sänker priset på sin billigaste bilmodell, den så kallade Model 3, med 1 100 dollar på den amerikanska marknaden, skriver Reuters.



Det är andra gången det här året som priset sänks, och den här gången är skälet att ett för bolaget kostsamt så kallat refereringsprogram nu har tagit slut. I programmet kunde kunder tjäna på att dra in nya kunder.
Efter prissänkningen kostar den billigaste varianten 42.900 dollar, enligt Teslas hemsida.



6. Tesla söker patent på ny batteriteknik

Felix Björklund 2019-02-05 06:00

I elbilens era är batterier en strategiskt viktig komponent. Dels att man har tillräckligt av dem, och dels hur pass bra optimerade de är. Det förstnämnda har varit ett återkommande problem – och är fortfarande något som oroar biltillverkarna. Det senare är ett pågående race.



Bättre livslängd, lägre kostnad och snabbare laddning.
Nu har Tesla sökt patent på ny cellkemi som vässar tre viktiga egenskaper.

Nu har det uppdagats att Tesla sökt patent för en ny typ av cellkemi som ska ge batterier längre livslängd, kapacitet till snabbare laddning samt reducera produktionskostnaden.

Ansökan för bättre batteriprestanda

Patentansökan, som går under namnat ”Novel battery systems based on two-additive electrolyte systems”, beskriver hur man genom additiv kan förbättra batteriprestandan. Men i de flesta fall har det krävts att man har fyra-fem additiv – vilket gör det dyrare och krångligare. Deras upplägg är att använda enbart två, men ändå få fram flera positiva effekter.

Eller som man skriver det i ansökan:

”Ett förbättrat batterisystem utvecklat för litiumjonbaserade batterier. Det förbättrade batteri-systemet består av två-additivblandningar i en elektrolytlösning av ett karbonatlösningsmedel, ett organiskt lösningsmedel, ett icke-vattenhaltigt lösningsmedel och/eller metylacetat.”

Systemet anges vara användbart både i stationära- och elbilsapplikationer. Men en sak som är lite förvånande är man beskriver hur elektrolytlösningen med två additiv används på NMC-batterier (nickel, mangan, kobolt). Batteritypen är förvisso vanlig, men Tesla använder NCA-batterier (nickel, kobolt, aluminium) i sina bilar.

Det kommer bli intressant att se vad det här kan ge för numerära effekter. Ansökan lämnades in 31 juni 2017 och publicerades nu den sista januari på amerikanska patentverket. Men om det ger de utlovade effekterna – är det ytterligare en konkurrensfördel i den allt hårdnande elbilskonkurrensen.

ELEKTRONIK TIDNINGEN

7. Tesla köper Volvos samarbetspartner

Av: Per Henricsson

Publicerad 06 februari 2019

Senast uppdaterad 06 februari 2019

Elbilstillverkaren Tesla köper Maxwell Technologies för 218 miljoner dollar. Företagets superkondensatorer används bland annat i el- och hybridbilar för start-stopp-funktioner.



I maj slöt Volvos moderbolag Geely ett avtal med Maxwell Technologies om att använda superkondensatorer i hybridbilar däribland XC40. Nu köper Tesla bolaget för 218 miljoner dollar, en summa som betalas med egna aktier. Maxwells styrelse lämnar sin välsignelse till affären.

Pressmeddelandet ger dock inga detaljer kring varför Tesla köper Maxwell eller hur affären påverkar superkondensatortillverkarens kunder, däribland Volvo och GM. Tilläggas kan att Tesla ytterst sällan köper andra företag. Det här blir den femte affären sedan starten 2003.

Både superkondensatorer och batterier lagrar energi, men superkondensatorer är mer av en sprinter medan batteriet är en långdistanslöpare. I elbilar används superkondensatorer bland annat för start-stopp-funktioner.

Per Henricsson

ALLA /// TJÄNSTEBILAR

8. Provkörd: Audi Q8 50 TDI – en effektiv körmaskin

2019-02-05 14:13 **Av: Felix Björklund**

En sportklädd och teknikspäckad diesel-suv med många strängar på sin lyra. Q8 är Audis toppmodell i Q-familjen och en tydlig ”bil i tiden”. Alla Tjänstebilar testade tyskarnas flaggskepp för att se vad den går för.



På ett sätt låter det löjligt och motsägelsefullt. Coupésuvar, sportcrossovers eller ”sport activity vehicles” – oavsett vad det kallas för har modellsegmentet aldrig riktigt känts helt 100. Vi pratar om BMW X6, X4, X2, Mercedes GLE/GLC Coupe med flera, bilar som är högbyggda, men som fått en taklinje som en sportsedan eller coupé.

Och nu har Audi gett sig in i leken med Q8.

Men till skillnad från sina tyska konkurrenter, har Audi varit mer modesta i hur de dragit ner taket. Och resultatet är enligt mig en bra avvägning. Det ger ett slankare, mer kompakt utseende – utan att försöka efterapa någon annan. Bra gjort.

Vidare fortsätter det slankare uttrycket även i fronten där man har tonat ner suvigheten genom att göra grillen lägre och istället accentuera luftintagen/sidogrilen. Men allt är inte satt på bantning. De bakre hjulhusen har svullna former, vilket (om man nu missar det när man står utanför) gör sig påmint när man tittar i sidobackspegeln.

Teknisk lyx

Att Q8:an är en äkta toppmodell märks vidare i interiörkvalitén. Visst, det är en mer avskalad, teknisk approach till lyx – men det känns absolut premium i fingertopparna. Och här ska sägas att ett stort ess för Audi är deras skärmar. Oavsett vad man tycker om att knappar och vred digitaliserats – känslan när man trycker, scrollar eller swipar är överlägsen alla konkurrenter.

Som standard ingår den digitala instrumenteringen och den senaste versionen av infotainmentsystemet MMI. En skillnad mot syskonmodellen Q7 är att man i Q8 valt att plocka bort infotainment-vredet i mittkonsolen.





För de som tycker att digitalisering är en plåga och som saknar vredet, kan sägas att det mesta går att styra med rattkontrollerna och syns på skärmen framför ratten. Så man behöver inte peta med mittskärmarna under färd.

Angående färd, för de som planerar långkörningar så sitter man gott i de sportsäten som testbilen var utrustad med. Visst, det finns konkurrenter som gör komfortablare – men justeringsmöjligheterna i säte och ratt gör att du ska vara riktigt anatomiskt avvikande för att sitta illa.

Utrymmesmässigt brukar ju en sluttande, mer coupéaktig taklinje äta upp en hel del. Visst, så är även fallet i Q8, men det är långt ifrån trångt. Baksätet går att skjuta 10 centimeter vilket gör att man kan alternera mellan att ha rejält knäutrymme – eller mer plats för bagage. Det innebär att lastutrymmet kan utökas från 605 till 680 liter. De som sitter bak kan även luta sätena – vilket ökar komforten vid längre turer.





Effektiv körmaskin

Precis som många av Audis nyheter är Q8:an en mildhybrid. Något som innebär att bilen slår av motorn när man kör för att öka effektiviteten. Och det hela görs så smidigt att det enda som gör att du som förare över huvud taget märker det – är att varvmätaren ändras.

En annan positiv sak är att 48-voltssystemet gör starten i start/stop-funktionen markant mycket bättre. I testbilen är det parat med VW-koncernens betrodda V6-diesel. I siffror innebär det 286 hästkrafter, vilket är gott i de flesta situationer.

Audi saluför Q8 som ett sportigt toppalternativ i suv/crossoversegmentet. Och det märks på flera sätt. Dels i den rent stilistiska framtoningen, men även i hur man paketerar det hela. Bilen går att få med sport- eller standardchassi (varav testbilen hade det förra) och för de som planerar att bara köra på lena vägar – finns det rejäla fälgar på tillvalslistan.



Och för att återigen dra lite siffror. Den som ystert parkerar foten på gaspedalen – kommer få uppleva en accelerationsresa 0-100 km/h på 6,2 sekunder. Inte alls illa för en diesel-suv i den här storleken. Rejält vridmoment och bra effekt levereras under alla former av fartövningar och dubbelkopplingslådan ser till att sköta det hela bra. Visst, för de som misstar de pigga egenskaperna med att det ska röra sig om en sportbil lär bli besviken.

För när man kör och snabbt stampar på gasen så är responsen seg. Det här ändras inte allt för mycket om man ställer in körläget i Dynamic.

Q8:an är mer av en effektiv körmaskin – än en formstöpt glädjespridare. För även om styregenskaperna är goda och karossgunget tyglas bra i svängarna, kan inte bilen mäta sig med de lägre och mer fokuserade modellerna. Det är svårt att gömma höjden och vikten när man flänger runt. Men en sak som bilen gör stilfullt är att greppa vägen och se till att leverera karaktäristiskt Audi-pålitliga köregenskaper.

Och vill man ha en pålitlig dragbil är Q8:an likt syskonet Q7 att lita på. 3,5 ton får man häkta på.

När det kommer till förbrukning anger Audi att Q8:an ska klara sig på 0,68 liter per mil. Under vår testvecka slutade förbrukningen på 0,75 liter, vilket faktiskt inte är allt för långt ifrån. De som väljer att vara mer försiktiga torde således inte få en allt för dyr bränslenota.





Så vad kostar det att få ratta Audis livsstils-suv? I grundutförande kostar Q8 50 TDI 733 000 kronor. För de pengarna får du faktiskt en bra standardutrustad bil. Alltså i grunden är det V6:a, mildhybridsystem, chassi med stötdämparreglering, digital instrumentering, LED-strålkastare, elbaklucka och de flesta kör/säkerhetsassistenter.

Men självklart går det att kryssa till en hel del. Testbilen, som var i S-lineutförande hade fyrhjulsstyrning, värstingstereo, panoramaglastak med mera. Tillval som gjorde att slutpriset hamnar på strax under miljonen.

Fakta Audi Q8 50 TDI

Pris:	från 733 000 kronor
Pris testbilen:	997 900 kr
Årsskatt:	från 10 772 kronor
Förmånsvärde:	från 11 274 kr/mån
Motor:	3.0 liter V6 diesel
Maximal effekt:	286 hästkrafter
Koldioxidutsläpp:	178 gram/km
Acceleration 0-100 km/h:	6,2 sekunder
Officiell blandad förbrukning:	0,68 liter per mil
Förbrukning under test:	0,75 liter per mil

Dragvikt: 3 500 kg

Relaterade artiklar

Test: Audi E-tron – mer tradition än sensation

Test: Audi Q3 – kompakt men rymlig

Test: Audi A7 50 TDI – elegant, men inte en fullpottare

Test Audi A8 – en teknikspäckad lyxkryssare i otakt med tiden

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Audi TT RS facelift officiell

Mattias Rabe 6 februari 2019

Drygt ett halvår efter uppdateringen av vanliga Audi TT är det nu dags för värstingen TT RS att genomgå motsvarande behandling.



Det är tre år sedan nuvarande Audi TT RS klev in på scenen med sin 400 hästkrafter starka och turbomatade 2,5-litersfemma. När det nu görs en uppdatering är motorn orörd, den levererar fortfarande 400 hästkrafter och 480 newtonmeter. Vikten har ökat med tio kilo (coupé-modellen) vilket inte påverkar accelerationen till 100 km/h som fortfarande anges till 3,7 sekunder. Roadstern lär därmed ligga kvar på 3,9 sekunder, precis som tidigare.

Vad som däremot har förändrats är utseendet. Nåja, detaljer i utseendet har förändrats, är en bättre beskrivning. I fronten har spoilern och dess luftintag gjorts om och baktill märks en ny fast vinge samt annorlunda diffusor. LED-strålkastare är standard och LED matrix-doningar finns som tillval, så även OLED matrix-backljus med 3D-design som sägs bjuda på en ljusshow så fort tändningen sätts på.

Åtta kulören finns uppdaterade TT RS i varav tre är nya – RS-unika Kyalami green samt Pulse orange och Turbo blue.

Interiört kan man få röda och blåa detaljer om man väljer till RS Design Package och kontrasterande färg på säten och mittkonsol om man väljer till Extended RS Design Package.

MMI-infotainmentsystemet med navigation har uppdaterats och har röststyrning, fritextsök, möjlighet till wifi-hotspot samt en rad olika uppkopplingsmöjligheter. Bang & Olufsen står för ljudet som pumpas ut med effekt om 680 watt.

Till våren är det premiär hos Audi-handlarna. Några svenska priser har ännu inte offentliggjorts.



Luftuttagen under bakljusen tillhör nyheterna på årsmodell 2020.



GALLERI
Audi TT RS facelift 2020
82 bilder

NyTeknik

10. Audi sparade över en miljard kronor på medarbetarnas förslag

John Edgren 2019-02-06 09:59

De anställda vid Audis tyska anläggningar gav 25 000 förslag på förbättringar. Av dem implementerades 13 500 stycken, och de har sparat in över en miljard kronor åt företaget.



Ofta kan arbetsgivarens inbjudan om att föreslå förändringar kännas som en klapp på huvudet, utan någon egentlig ambition att lyssna på medarbetarnas idéer – bortom uppgraderingar av kaffemaskinen. Men Audi har fostrat en annan kultur, och de som jobbar där har uppenbarligen en stor tilltro till sina möjligheter att påverka. Biltillverkaren vände sig till sina anställda för att få idéer på hur man kunde förbättra verksamheten, och 2018 fick man in mer än 25 000 förslag.

Av förslagen har Audi implementerat 13 500 stycken vid anläggningarna i Ingolstadt och Neckarsulm. Resultat av förbättringarna är en miljardbesparing – summan landade närmare bestämt på 1 146 miljoner kronor. 84 miljoner kronor har redan betalats ut som bonus till de anställda, och enligt Audi kan personalen räkna med mer eftersom fler förbättringar är att vänta.

– Varje anställd kan bidra med hans eller hennes idé till Audis idéprogram. På det här sättet kommer de inte bara göra Audi rustade för framtiden, men även bidra till ett mer effektivt, hållbart och bättre företag, säger Marcus Schulte, chef för Audi Ideas till Technology.org.

Förbättringarna sparar pengar

Bland förbättringarna finns exempelvis två personer vid lackverkstaden som kom på ett nytt sätt att beställa hem färg – som sparar in nära tre miljoner kronor om året. Ett annat exempel är ett nytt luftmunstycke på en robot som löder – delen sparar in över 400 000 kr per år i form av mindre restprodukter som sänker arbetstiden och åtgången på arbetskläder. Idén om att lägga in en streckkod i gjutformar istället för att använda de klisterlappar som låter robotar identifiera plastdelen sparar in 218 000 kr per år. Och många bäckar små blir en stor å.

Programmet rullar även i Audis fabriker utanför Tyskland. Exempelvis skickade de anställda vid anläggningarna i Györ och Bryssel in 11 890 förslag, som hjälpte Audi att spara 354 miljoner kronor.



11. Prov: Porsche Cayenne E-hybrid – miljökryddad

Av John Argelander, Publicerad 2019-02-06, 06:24

Cayenne e-hybrid är både listig och stark – är detta den bästa cayenneversionen? Vi provkör.



VAD ÄR NYTT?

Porsche har haft en laddhybridversion av Cayenne på programmet förut, men E-Hybrid är den första elektrifierade versionen av Cayenne generation tre.

Jämfört med den gamla S E-Hybrid är nykomlingen starkare, snabbare och har bättre räckvidd på el. Och den är självklart mer modern på alla sätt och vis, inte minst interiört där Cayenne nu fått samma typ av förarmiljö som i Panamera, med tryckkänsliga paneler istället för en mängd separata knappar på mittkonsolen.

Under skalet – eller rättare sagt, under bagagegolvet – hittar vi ett batteripaket som är cirka 30 procent större än i föregångaren, nu på 14,1 kWh. Med Porsches wallbox ska en laddning ta ungefär två timmar, och man hävdar även att räckvidden på el numera är 44 km. I verkligheten borde det betyda någonstans runt 30 km, beroende på körsätt och temperatur. Körning på ren eldrift är möjlig i upp till 135 km/h, i E-Powerläget.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Att man "bär med sig" batterier är inget som märks i Cayenne E-Hybrid, köregenskapsmässigt är laddhybriden väldigt lik sina renodlade bensinsyskon.

Det betyder att även E-Hybriden är en av klassens absolut bästa bilar att köra, chassit har till synes oändliga reserver när det börjar gå undan, och även under hård press behåller det koncepterna. Chassit kanske inte är regelrätt underhållande, som vi vant oss vid från andra (svansmotorförsedda) Porschemodeller, men det är väldigt kompetent.

Den enda körmässiga plumpen i protokollet gäller bromsarna, som har diffus pedalkänsla när systemet ska bestämma om regenerering eller skivor/belägg ska sköta hejdandet. Detta är ett relativt vanligt fenomen på hybridbilar, men inte mindre tråkigt för det.



Samma interiör som i andra cayenneversioner,
det vill säga ombonat och med hög kvalitetskänsla.



instrumenteringen med grön varvräknarnål är specifik för e-hybrid.



Giftgröna bromsok signalerar att du valt en elektrifierad cayenne.

Prestandanivån är det dock verkligen inget fel på. Motorn är samma turbomatade (och faktiskt ganska välljudande) treliters V6:a på 340 hästar och 450 Nm som sitter i vanliga Cayenne. Elmotorn är på 136 hk/400 Nm, och tillsammans ger de två motorerna en systemeffekt på respektingivande 462 hästar och 700 Nm. Det räcker för att sprinten 0–100 km/h ska gå på fem sekunder blankt – inte så illa pinkat med tanke på att bilen väger strax under 2,4 ton.

Fram sitter man kungligt och även baktill är det välbeställt, komfortmässigt. Med tillvalet luftfjädring (för 22 300 kr) är rullkomforten riktigt fin, även på ojämnt underlag. Vill man tajta till karossrörelserna väljer man med fördel Sportläget.



De många körprogrammen väljs via infotainment-systemets pekskärm, eller med vredet på ratten.

Normalt kör man bilen i läge Hybrid auto, då sköter elektroniken in- och urkoppling av elmotorn, och det gör den riktigt snyggt. De sedvanliga laddhybridfunktionerna Hold och Charge finns också, när man vill hålla batteriladdningen konstant respektive ladda batteriet för kommande elkörning (exempelvis i en stad).

NÖRDFAKTA. I och med lanseringen av E-Hybrid uppdateras tillvalslistan till Cayenne, och nu kan man även få head up-display – för första gången i en Porsche. Priset är 15 300 kronor.

BORDE JAG KÖPA EN? Cayenne E-Hybrid är långt ifrån den billigaste stora laddhybridsuven, både Audi Q7 e-tron och Volvo XC90 T8 kostar mindre i inköp. Men Porschen kan ändå vara ett riktigt bra köp, speciellt om du värdesätter fina köregenskaper och prestanda. Notera dock att batteriet eliminerar hela baljan under bagagegolvet, så jämfört med andra Cayenneversioner sjunker lastvolymen från 770 liter till 645.

Priserna på en instegs-Cayenne börjar på 745 000 kronor, och en Cayenne S, med 440-hästars V6, kostar faktiskt från 925 000 – alltså 10 000 kronor mer än E-Hybrid. Och då är den inte i närheten av hybridens ansenliga vridmoment. Eller hybridens förbrukningssiffror. Så E-Hybrid är riktigt prisvärd – åtminstone i den jämförelsen.



Även emblemen på bakluckan går i giftgrönt.

PORSCHE CAYENNE E-HYBRID

TEKNISKA DATA

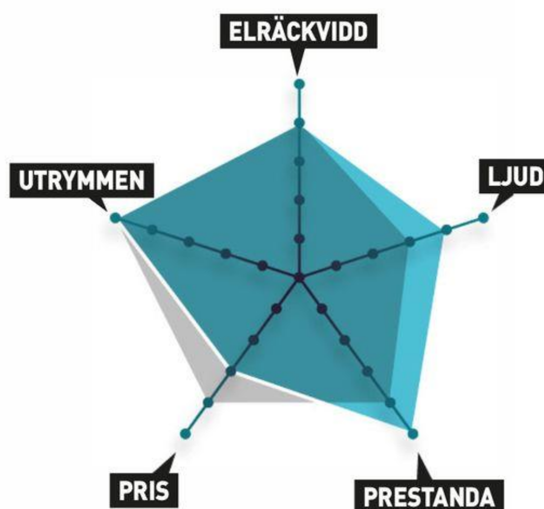
MOTOR: V6, turbo, bensin, 2 995 cm³, 340 hk vid 5 300 r/min, 450 Nm, elmotor 136 hk/400 Nm, systemeffekt 462 hk/700 Nm. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 918/1 983/ 1 696 mm. Axelavstånd 2 895 mm. Tjänstevikt 2 370 kg. Bagagevolym 645 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,0 sek. Toppfart 253 km/h. Förbrukning 3,2 l/100 km, CO_2 72 g/km.

PRIS: 915 000:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



CAYENNE E-HYBRID
VOLVO XC90 T8

SUMMERING

PLUS: Prestanda, drivlina, utrymmen, komfort, någorlunda grön image.

MINUS: Halvdan bromspedalkänsla, 100 000 kronor dyrare än en Volvo XC90 T8.



NyTeknik

12. Pickman är en eldriven mini-pickup för 50 000 kronor

Simon Campanello 2019-02-06 08:45

Topphastighet ligger på 45 kilometer i timmen och räckvidden på 12 mil. Men den kan ta ett halvt ton på flaket.



Pickman är en eldriven minipickup med maxhastighet på runt 45 kilometer i timmen.

***FILM**: https://youtu.be/nltYE33CV3w*

Den kinesiska fordonstillverkaren Kaiyun Motors går på offensiven i både Europa och USA. Under februari börjar företaget sälja sin miniatyrpickup Pickman i bland annat Tyskland och Italien.

Eller mopedelbil, kanske är rätt benämning. Med en motor på 5,5 hästkrafter rullar Pickman i en maxfart på 45 kilometer i timmen och har en räckvidd på 12 mil (batteriet ligger på 7,2 kWh).

Säljargumentet är istället det löjligt låga instegspriset på 5 000 euro, runt 52 000 kronor, och en maxlast på 500 kilogram. Något som Kaiyun hoppas kan göra minibilen lika populär som Fords storsäljande monsterpickuper, som också ska elektrifieras inom de närmaste åren.

”Vi kan göra vår Pickman till en lika stor framgång som F-150”, säger företagets grundare Wang Chao i en intervju med Bloomberg.

Bilen är certifierad och klar för den europeiska marknaden, och den stora målgruppen verkar vara jordbrukare, byggföretag och andra verksamheter som kräver lastkapacitet men inte ställer så höga krav på hastigheten.

”Jag kan tänka mig att folk i Nordamerika och Europa kommer att använda Pickman som ett arbetsfordon på byggarbetsplatser”, säger fordonsanalytikern Steve Man på Bloomberg Insights.

ENERGInyheter.se

13. PowerCell får order på bränslecellssystem

Publicerad av Sanna Kesselfors - 06 feb 2019

PowerCell Sweden har fått en order på två MS-30 bränslecellssystem från en global underleverantör för leverans under det första eller det andra kvartalet i år.



Systemen bygger på PowerCells bränslecellsstack S2 och är på 30 kW. Underleverantören kommer att montera systemen som räckviddsförlängare, REX (range extender) i fordon för tester i Kina. Kunden är en ledande global underleverantör till fordonsindustrin.

Bränslecellssystemet har utvecklats särskilt för användning som räckviddsförlängare. Elektrifierade fordon som använder bränsleceller som räckviddsförlängare får sin huvudsakliga energi från batteripaket men kan använda bränslecellssystemet för att tillföra batterierna mer energi under körning. Fordonen får därmed längre räckvidd än om de bara skulle ha körts på den energi som från början finns laddad i batterierna. Bränslecellssystemet körs på ren vätgas och har tidigare sålts till ett flertal fordonstillverkare med verksamhet i Kina.

Den kinesiska regeringen har i sin senaste femårsplan lyft fram vätgas och bränsleceller som ett prioriterat alternativ för att genom elektrifiering minska vägtrafikens utsläpp av koldioxid och hälsovådliga ämnen. **De tidigare subventionerna för batteridrivna elfordon kommer att upphöra redan 2020 och istället har den kinesiska regeringen infört stora subventioner för fordon som elektrifierats med hjälp av vätgas och bränsleceller.** Subventionerna införs för både personbilar och tunga fordon som lastbilar och bussar. För en tung lastbil som drivs med vätgas och bränsleceller kan subventionerna uppgå till så mycket som 1 miljon svenska kronor.

- Kina har insett att den nödvändiga elektrifieringen av fordonstrafiken inte kommer att gå att lösa med hjälp av batterier, säger Per Wassén, vd för PowerCell.

- I Kinas miljonstäder kommer det varken att gå att sätta upp tillräckligt många laddstolpar eller att finnas tillräcklig kapacitet i elnäten för att en massiv elektrifiering med hjälp av batterier skall kunna vara ett reellt alternativ. Det här är en ståndpunkt som kommit att delas av allt fler fordonstillverkarna som också inser att för massbilism och tunga transporter är vätgas och bränsleceller idag ett betydligt bättre alternativ än batterier.

NyTeknik

14. Utredningen: Nej till smarta registreringsskyltar

2019-02-06 11:21

TT

Ska svenska registreringsskyltar utrustas med mer information än bara registreringsnumret? Kanske en digital text om att bilen har körförbud - eller att föraren övningskör?



Nej, kommer en utredning fram till. Det skulle kosta mer än det smakar, enligt utredningen som precis lämnats över till Transportstyrelsen. Kostnaden skulle ligga på mellan 18 och 77 miljarder kronor och dessutom finns betänkligheter när det gäller den personliga integriteten, konstaterar utredningen.

Den snabba, tekniska utvecklingen av själva fordonen innebär också att en del av tekniken ändå snart blir tillgänglig.

"Framtida, internetuppkopplade fordon skulle vid start kunna kontrollera statusen mot vägtrafikregistret och hindra att föraren kör iväg om något är oklart. Vi tror detta är något som kan bli verklighet inom ett fåtal år", säger Christofer Kärrdahl, verksamhetsutvecklare på Transportstyrelsen, i ett pressmeddelande.

RELATERADE ARTIKLAR

Transportstyrelsen: Inget försäljningsstopp för Teslabilar

Fler bilar klarar besiktning med nya regler

Koenigsegg: ”En förbränningsmotor kan vara helt koldioxidneutral”

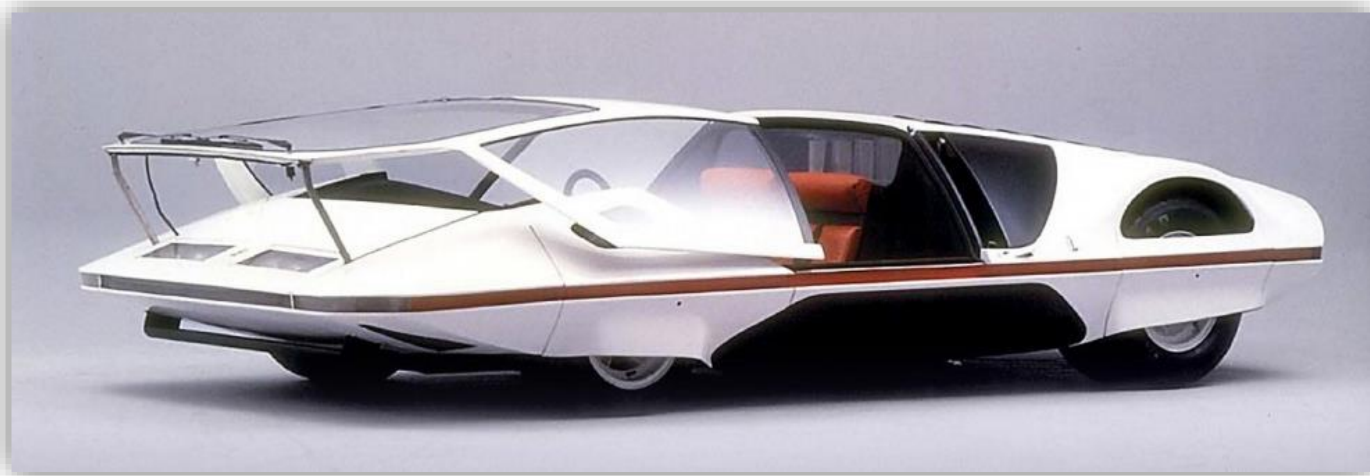
Klassiker

15. Ferrari Modulo – den rör på sig!

Publicerad 2019-02-05 8:00

Text Claes Johansson

En konceptbil tar sig efter bara 48 år ut på vägarna. Äntligen har du chansen att möta en Ferrari Modulo i rörelse. En mycket liten chans - men ändå!



Ferrari Modulo – den rör på sig!

***FILM**: https://youtu.be/PxHcURXGlFE*

Det är ett bistert öde att födas som konceptbil. När Pininfarina 1970 visade Ferrari Modulo på Genèvesalongen var den en välriktad projektil rakt in i framtiden, chockerande och utmanande.

Utmejslad kilform var det som skulle definiera sportbilarna i de kommande decennierna. Designern Paolo Martin kom att rita Peugeot 104 och Fiat 130 Coupé var alldeles ny.

Men det hjälpte inte att det innanför pressvecken lurade ett raceklart chassi och en 550-hästars V12 från en 512S. Modulo var aldrig tänkt för något annat än hypersömn. De suggestiva promotionfilmerna från lanseringen där den bevisligen rör på sig genom dimbankarna filmades väldigt mycket i nedförsbackar.

Efter att ha puttats in och ut ur strålkastarljuset hamnade den i än mer stillhet i Pininfarinas museisamling.

Koman varade till i somras då bilens nye ägare sedan 2014, James Glickenhaus, slirade sig in på kopplingen på Pebble Beach, detta efter en fyra år lång och komplicerad renovering/-nybyggnation.

Glickenhaus är filmproducent och ägare av ett racingstall vars bilar finns att köpa i gatlegala versioner. Nu är även hans Ferrari Modulo gatlegal. Väl spenderade miljoner säger vi.

www.paolomartindesigner.com och www.glickenhausracing.com

Läs mer om: Ferrari

16. Renault 4 - Specialarna

Publicerad 2019-02-06 7:12

Text Mårten Carlsson

BILDSPEL

Renault 4 byggdes i över 8 miljoner exemplar från 1961 fram till 1992. Och det fanns en del specialmodeller bland dom, här tittar vi på de flesta av dessa.





Bildspel
20

Klassiker

17. Grattis Alfa Romeo Berlina!

Bo Legelius

8 februari 2017

DAGENS NAMNSDAGSBIL

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag.

I dag när Berta och Bert har namnsdag hyllar vi Berlina!



Berlina är den italienska varianten av franska berline som är benämningen på en bil med täckt kaross av det slag som kallas sedan av amerikanska biltillverkare och saloon av engelska. Liksom dessa var **berline** från början namnet på en hästvagn.

Benämningen uppkom i franskan omkring 1660 efter att kungen av Brandenburg rest från Berlin till Paris i en täckt vagn som mycket imponerade på fransmännen.

Opel och **Holden** har använt namnet för utrustningsnivåer på sina modeller men Berlina är egentligen ett generiskt begrepp precis som coupé och sedan.

Ändå har Berlina blivit synonymt med fyradörrars **Alfa-Romeo 1750 och 2000** i 105/115-serien.

De är sportbilar under den kantigt praktiska karossen men har inte riktigt nått den kultstatus som den mindre fyradörrars **Giulia Super** har. Men ännu finns fina Berlinor kvar att vårda och njuta av.



Berlina har alltid fått leva lite i bakgrunden, dess färgstarka syskon har fått mer uppmärksamhet. Här kommer 1750 GTV, 1750 Spider och 1750 Berlina.

Förarplatsen 1750 Berlina kopierades till stor del när Alfa 156 ritades mer än 25 år senare.



Den kantiga grundformen rymmer många sparsmakade detaljer.



Egentligen är Berlinan en större version av Giulia men det finns inga gemensamma plåtdelar.



18. Fredagsfilmen:Motorrenovering på sex minuter



FILM: [***https://youtu.be/S3cMPJjuj2w***](https://youtu.be/S3cMPJjuj2w)

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

19. STCC AB i konkurs

Mattias Rabe 6 februari 2019

STCC har haft det tufft under flera år och nu har verkligheten kommit ikapp arrangören STCC AB som har tvingats ansöka om konkurs.



På sin hemsida skriver STCC AB, som har ansökt om konkurs, att de aldrig har lyckats återhämta sig efter finanskrisen som ledde till några omtumlande år. Stora investeringar och förändringar har gjorts men burit för lite frukt vilket nu har lett till att förutsättningarna för vidare verksamhet inte längre finns.

Men ett nytt samarbete mellan Svenska Bilsportförbundet, TCR Scandinavian Series AB och de ansvariga för de olika tävlingsbanorna ska säkerställa årets säsong som har premiär på Ring Knutstorp 3-4 maj.

– För oss gäller det nu att fokusera framåt. Svensk racing håller världsklass och ska så fortsätta. Därför kommer Svenska Bilsportförbundet, TCR Scandinavian Series AB och racingbanorna att agera tillsammans. Tillsammans ska vi säkerställa att vi har en mästerskapssäsong under 2019 samt fortsätta utveckla svensk racing under kommande år. Det finns så mycket kraft, kunskap och kärlek till sporten från team, sponsorer, banor, funktionärer, fans och det vill fortsätta stärka, säger Anna Nordkvist, vd för SBF.

Inblandade parter ser, trots STCC AB-konkursen, ljust på framtiden.

– STCC har under en lång tid varit ett bra event för banorna. Med det nya TCR-reglementet och teamen, plus alla andra klasser som vuxit sig starka finns det definitivt en ljus framtid. Rent praktiskt innebär detta inga större förändringar för oss arrangörer. Att det blir ett samarbete med en ny stark konstellation innebär också att det finns möjligheter att utveckla tävlingshelgerna ytterligare, säger Fredrik Sjöqvist, talesman för racingbanorna och vd för banan Mantorp Park.

Mycket arbete återstår dock för att säkerställa årets säsong och mästerskapet.

– Med det nya samarbetet för mästerskapet så tar vi tillsammans ett omtag för svensk racing och jag är övertygad om att vi kommer lyckas i år 2019, men framförallt att vi ska säkerställa och fortsätta utveckla svensk racing under kommande år. Svensk banracing står sig bra i världen, vi har extremt duktiga team och arrangörer runt om i landet. SM i standardvagnsracing är svensk bilsports starkaste mästerskap och ska så förbli, säger Greger Petersson, vd för TCR Scandinavian Series AB.

STCC AB grundades 1996 och har under åren skapat ett av de större racingmästerskapen i Europa där vi har fått se många förartalanger växa fram, exempelvis Mattias Ekström, Thed Björk, Fredrik Ekblom och Johan Kristoffersson. Flera team har också gjort stora avtryck på den internationella scenen, så som Kristoffersson Motorsport, Flash Engineering, WestCoast Racing och Cyan Racing.

Mattias Rabe

SLUT